

## **Antwoordnota ontwerpbestemmingsplan 'Claverveld, fase 2'**

Burgemeester en wethouders hebben op 9 september 2020 bekend gemaakt dat voor een ieder ter inzage is gelegd:

1. het ontwerp van het bestemmingsplan 'Claverveld, fase 2';
2. het ontwerp van het beeldkwaliteitsplan 'Claverveld, fase 2';
3. het besluit van het college d.d. 1 september 2020 dat het opstellen van een milieueffectrapport niet noodzakelijk is voor bovenstaande ontwikkeling.

Bovengenoemde stukken hebben vanaf 10 september 2020 tot en met 21 oktober 2020 voor een ieder ter inzage gelegen.

De stukken van het ontwerpbestemmingsplan konden gedurende deze periode worden ingezien op het gemeentehuis en waren tevens te raadplegen via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) (planidentificatienummer: NL.IMRO.0718.BPCV02-ON01).

De stukken van het ontwerpbeeldkwaliteitsplan konden gedurende deze periode eveneens worden ingezien op het gemeentehuis en waren tevens te raadplegen op de gemeentelijke website.

Ten aanzien van het ontwerpbeeldkwaliteitsplan kon via een webformulier op [www.vlissingen.nl/inspraak](http://www.vlissingen.nl/inspraak) een inspraakreactie digitaal worden ingediend bij de gemeenteraad. De op bovenstaande stukken betrekking hebbende publicatie was echter niet geheel helder op het punt dat de digitale inspraak via het webformulier uitsluitend betrekking zou moeten hebben op het ontwerpbeeldkwaliteitsplan. Uit de publicatie kon mogelijk ook gelezen worden dat het webformulier gebruikt kon worden om een zienswijze in te dienen t.a.v. het ontwerpbestemmingsplan.

Gedurende de periode van ter inzagelegging zijn door twee personen (bewoner Voorstaat en bewoner Marnixplein) via het webformulier reacties ingediend. Gezien de inhoud van deze reacties betreffen dit zienswijzen t.a.v. het ontwerpbestemmingsplan. Hoewel het normaal gesproken niet mogelijk is om een zienswijze digitaal in te dienen, zijn de zienswijzen in deze specifieke situatie wel ontvankelijk. Een samenvatting van de ingediende zienswijzen is opgenomen in deze antwoordnota en voorzien van commentaar en een conclusie.

## Zienswijzen

| Zienswijzen   | Commentaar  | Voorstel besluit                             |
|---|---|--|
| <p><b>Bewoner Voorstraat</b><br/>N.a.v. de antwoordnota inzake het voorontwerp bestemmingsplan Claverveld, fase 2, wordt afgevraagd wat het nut van inspraak is. Gesteld wordt dat de gemeente zich kan verschuilen achter allerlei onderzoeken en voorschriften waar de burger geen weet van heeft.</p> <p>Gesteld wordt dat plannen achter een bureau worden bedacht en onderzoekers niet aan de deur komen om navraag te doen bij betrokken. Afgevraagd wordt van welke datum dergelijke regels en onderzoeken zijn.</p> <p>Gesteld wordt dat in eerdere correspondentie vanuit de gemeente een toename genoemd is van ca. 60 voertuigbewegingen per etmaal door de Voorstaat. In de antwoordnota gaat het ineens over een toename van 600 naar 750 voertuigen per etmaal. Dat is een aanmerkelijk verschil.</p> | <p>De betreffende bewoner van de Voorstraat heeft een inspraakreactie ingediend t.a.v. het voorontwerpbestemmingsplan Claverveld, tweede fase. De inspraakreactie is nadrukkelijk bij de besluitvorming betrokken, maar heeft niet geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In de betreffende antwoordnota is dit gemotiveerd.</p> <p>Tevens is in de antwoordnota inzake het voorontwerpbestemmingsplan ingegaan op de vragen en aandachtspunten die door de inspreker naar voren zijn gebracht. Zo is in de antwoordnota gewezen op het door Goudappel Coffeng uitgevoerde onderzoek naar de beoogde verkeersontsluiting van autoverkeer van het Earlisehof en van de mogelijkheid tot realisatie van een achteruitgang van circa 10 bestaande woningen aan de Vrijburgstraat, via de Ceresstraat/Voorstraat. In het onderzoek (bijlage 6 van de bijlagen van de toelichting) is inzicht gegeven in de gevolgen voor verkeer, geluid en luchtkwaliteit. In dat onderzoek wordt gemotiveerd en aangetoond dat voldaan wordt aan de relevante normen. Dit onderzoek – evenals andere op de ontwikkeling van de tweede fase van Claverveld betrekking hebbende relevante onderzoeken - maakt onderdeel uit van de toelichting van het (voor)ontwerpbestemmingsplan en is voor een ieder te raadplegen, zodat een ieder hiervan kennis heeft kunnen nemen.</p> <p>Het stedenbouwkundig plan dat als uitgangspunt heeft gediend voor het bestemmingsplan, is in eigen beheer door de gemeente opgesteld. Om te komen tot het stedenbouwkundig plan zijn in 2018 en 2019 diverse meedenkbijeenkomsten georganiseerd voor belangstellenden en omwonenden. Dit is onderdeel van de (vroegtijdige) participatieve gebiedsontwikkeling waar Claverveld op gestoeld is. Suggesties en wensen van omwonenden zijn verwerkt in het stedenbouwkundig plan. Tevens zijn relevante derden (o.a. hulpdiensten) vroegtijdig geconsulteerd. Door deze werkwijze was veel gebiedskennis aanwezig bij de planvorming, waarbij aanvullend locatiebezoeken zijn gebracht door de betrokken medewerkers en derden. Verder is naar aanleiding van de eerdere inspraakreactie door een verkeerskundige van de gemeente een bezoek gebracht aan inspreker.</p> <p>Het onderzoek van Goudappel Coffeng dateert van 3 februari 2020.</p> <p>In het onderzoek van Goudappel Coffeng wordt uitgegaan van een toename van 600 naar 750 voertuigen per etmaal door de Ceresstraat/Voorstaat. In het onderzoek is hierover de volgende passage opgenomen, over de wijze waarop deze toename is bepaald::<br/> <i>“De ontsluiting is bedoeld voor circa 20 nieuwe woningen in het zuidoostelijk deel van het plangebied. Uitgaande van een verkeersgeneratie van 6 motorvoertuigen per dag per woning levert dit een verkeersgeneratie van 120 mvt/etm op. De nieuwe ontsluiting vormt tevens een mogelijkheid om de achterzijde van enkele woningen aan de Vrijburgstraat te bereiken. Aangezien deze woningen tevens parkeermogelijkheden aan de voorzijde kennen, wordt ingeschat dat per woning 3 voertuigbewegingen via de achterzijde plaatsvinden. Daarmee bedraagt de verkeerstoename van de 10 bestaande woningen 30 mvt/etm. In totaal bedraagt de verkeersgeneratie daarmee 150 mvt/etm. Als gevolg van de plannen neemt het aantal</i></p> | <p>Niet tegemoet komen aan de zienswijze</p> |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>Verder wordt gesteld dat de term 'per etmaal' leuk klinkt, maar in de praktijk de meeste voertuigen toch tussen ca. 07.00 uur en 19.00 uur rijden. Afgevraagd wordt wat de waarheid is in deze.</p> <p>Voorts wordt gesteld dat er steeds meer (geluids)overlast van beroepsmatig verkeer wordt ervaren vanuit de achterliggende straten en als gevolg van de toename van grote bestelbussen van de pakketdiensten en bezorgdiensten van de supermarkten die vaak een soort van files veroorzaken en veel te hard door de straat rijden.</p> <p>Indiener van de zienswijze doet een dringend beroep – in navolging van voorgaande correspondentie - op de menselijke maat in deze, en stelt dat het woongenot en de veiligheid van de bewoners en de gebruikers van de Voorstraat ten koste zal gaan van de ontsluiting van het Earlishof in plan Claverveld, fase 2.</p> <p>Verder wordt aangegeven dat het aanpassen van de plannen in deze voorontwerpfase eenvoudiger is dan over enige tijd wanneer blijkt dat de Voorstraat niet bestand zal zijn tegen zoveel verkeersbewegingen.</p> | <p><i>verkeersbewegingen op de route Ceresstraat - Voorstraat daarmee toe van 600 mvt/etm naar 750 mvt/etm op een gemiddelde weekdag. De verkeersintensiteit ligt hiermee ruim onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van 5.000 mvt/etm tot 6.000 mvt/etm voor een dergelijke weg. Ook ligt de intensiteit lager dan de richtwaarde van ten hoogste 1.000 mvt/etm voor woonerven."</i></p> <p>In het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat bij een toename van 150 voertuigen per etmaal (ruimschoots) voldaan wordt aan de relevante normen voor verkeer, wegverkeerslawai en luchtkwaliteit alsmede de uitgangspunten voor 30km-zones als opgenomen in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan.</p> <p>De eerder genoemde toename van ca. 60 motorvoertuigen per etmaal door de Voorstraat is niet juist en was gebaseerd op een onjuist kengetal. Hoewel het spijtig is dat in een eerder stadium een onjuiste toename van het aantal verkeersbewegingen is genoemd, is in de documentatie en bij de bijeenkomsten immer de juiste informatie opgenomen. In het onderzoek van Goudappel Coffeng wordt aangetoond dat bij een toename van 150 verkeersbewegingen per etmaal voldaan wordt aan de relevante normen.</p> <p>In het onderzoek van Goudappel Coffeng is rekening gehouden met differentiatie van verkeersintensiteiten tussen daguren, avonduren en nachturen. In de daguren vinden de meeste verkeersbewegingen plaats en de nachturen de minste.</p> <p>Bedrijfsmatige verkeersbewegingen zijn inbegrepen bij de eerder genoemde verkeersgeneratie. Zoals in de antwoordnota inzake het voorontwerp bestemmingsplan reeds is aangegeven, zal – hoewel hier geen (wettelijke) noodzaak toe is - bezien worden of er verbeteringen doorgevoerd kunnen worden t.a.v. de inrichting van de Voorstraat in relatie tot het mogelijk toevoegen van verkeers(remmende)maatregelen. Dit zal in samenhang worden bezien met eventuele verkeerkundige ingrepen in de Ceresstraat en Vrijburgstraat en in overleg met de betreffende bewoners in 2021 worden opgepakt.</p> <p>In het onderzoek van Goudappel Coffeng is aangetoond dat er geen betekende verslechtering van het woon-en leefklimaat ontstaat als gevolg van de toename van 600 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) naar 750 mvt/etm op een gemiddelde weekdag. Dit aspect staat de vaststelling van het bestemmingsplan dan ook niet in de weg.</p> <p>In de antwoordnota inzake het voorontwerpbestemmingsplan is reeds gemotiveerd dat het om diverse redenen wenselijk wordt geacht om gemotoriseerd verkeer van het Earlishof via de Ceresstraat en Voorstraat af te wikkelen. Hierover is het volgende opgenomen:<br/> <i>Aan de noordzijde van het Earlishof ontstaat een extra mogelijkheid voor de bereikbaarheid van hulpdiensten over het fiets-voetpad tussen Earlishof en Zonnekers, waarmee ook het achterliggend gebied bereikt kan worden door hulpdiensten. Eveneens ontstaan er als gevolg van de aansluiting van Claverveld op het stedelijk weefsel, meer ontvluchtingsmogelijkheden voor de bewoners van de Voorstraat, Dwarsstraat, Tuinstraat, Aldegondestraat, Weststraat en Ceresstraat. De aanleg van Claverveld fase 2 heeft dan ook positieve gevolgen voor de bereikbaarheid van hulpdiensten en ontvluchtingsmogelijkheden van bewoners van deze straten. Ontsluiting van het Earlishof aan de zuidzijde biedt de mogelijkheid om Claverveld beter aan te hechten op het stedelijk gebied van de omliggende wijken. Tevens is het voor de ontsluiting</i></p> |  |
|---|---|--|

|   |  |  |
|---|--|--|
|   | <p><i>van de achterzijde van de Vrijburgstraat (oneven zijde) gewenst een beperkte omrijafstand te hanteren. Om deze redenen wordt er de voorkeur aan gegeven om het Earlishof via de route Voorstraat – Ceresstraat te ontsluiten. Bouwverkeer zal geen gebruik maken van de route Voorstraat – Ceresstraat om het Earlishof te bereiken.</i></p> <p>Verder blijkt uit het onderzoek van Goudappel Coffeng dat er geen objectieve argumenten zijn om af te zien van de verkeersontsluiting van autoverkeer van het Earlishof en van enkele woningen aan de Vrijburgstraat via de Ceresstraat/Voorstraat.</p>  |  |
| <p><b>Bewoner Marnixplein</b><br/> Gesteld wordt dat gedurende de bouwfase van de eerste fase van Claverveld, onvoldoende rekening is gehouden met de grote omgeving van West-Souburg. Gesteld wordt dat het bouwverkeer meer gestroomlijnd had moeten worden. Dat is verzuimd, de gele gekleurde eenrichtingsborden werden massaal genegeerd, zodat de Vrijburgstraat, Kerklaan en Marnixplein oneigenlijk veel en zwaar werkverkeer te verduren kregen. Gesteld moet dat dit anders en veel beter moet in de tweede fase.</p> | <p>Gedurende de realisatie van de eerste fase van Claverveld zijn per fase omleidingsroutes ingesteld voor fietsers en aangewezen routes voor bouwverkeer. Routes voor bouwverkeer verliepen niet via het Marnixplein, Kerklaan en/of Vrijburgstraat. Gedurende de realisatie van de eerste fase van Claverveld zijn er geen klachten of signalen omtrent bouwverkeer ten behoeve van Claverveld ontvangen vanuit de Kerklaan of het Marnixplein. Op gemelde overlast in de Vrijburgstraat is geanticipeerd middels aanvullende bebording voor bouwverkeer en communicatie richting aannemers.</p> <p>Voor de realisatie van de tweede fase van Claverveld worden wederom omleidingsroutes ingesteld en routes voor bouwverkeer aangewezen. Routes worden vroegtijdig gecommuniceerd met aannemers. De Vrijburgstraat en het Marnixplein zullen niet aangewezen worden als route voor bouwverkeer. Indien bouwverkeer onverhoopt toch gebruik zou maken van deze straten, wordt geadviseerd om dit direct te melden via meldingen@vlissingen.nl, zodat hier direct actie op ondernomen kan worden.</p> | <p>Niet tegemoet komen aan de zienswijze</p> |

